

DATOS SOBRE

El Reglamento para Camiones y Autobuses Reducción de las Emisiones de Vehículos a Diesel Existentes

Nuevas reglas para alcanzar reducciones considerables de emisiones y proteger la salud pública

El 12 de diciembre del 2008, el Consejo de Recursos Atmosféricos (Air Resources Board - ARB) de California aprobó un nuevo reglamento para reducir considerablemente las emisiones de los camiones y autobuses existentes que operan en California.

¿Por qué es necesario este reglamento?

La mayor parte de los camiones y autobuses a diesel, que pueden operar durante 20 o más años, tienen pocos controles, o ninguno, de las emisiones. Como resultado de ello, estos vehículos emiten grandes cantidades de óxidos de nitrógeno o NOx, lo que contribuye a niveles altos de smog en todo el estado, y de hollín, un producto tóxico conocido también como “partículas sólidas” o PM. En total, los camiones y autobuses son responsables de alrededor del 30 por ciento de las emisiones estatales de NOx y alrededor del 40 por ciento de todas las emisiones de partículas de diesel. Las emisiones de los camiones contribuyen a muchos efectos perjudiciales para la salud, incluyendo la muerte prematura de unas 4,500 personas al año. Es necesario reducir las emisiones de camiones y autobuses en operación para cumplir con las normas de aire limpio impuestas por el gobierno federal y reducir los efectos perjudiciales para la salud de la contaminación creada por los camiones y autobuses.

¿Qué tipo de vehículos están sujetos al reglamento?

El reglamento se aplica a los vehículos a diesel de alto rendimiento en las carreteras con una clasificación de peso bruto (GVWR) superior a 14,000 libras, camiones para labores de mantenimiento (yard trucks) con motores certificados para operar fuera de la carretera y autobuses a diesel de cualquier GVWR. Los camiones y autobuses de otros estados que operan en California también están sujetos al reglamento. Los camiones de acarreo y los vehículos de uso privado estarán sujetos al reglamento a partir del 1º de enero del 2021.

¿Quién tiene que cumplir con el reglamento?

Toda persona, empresa, distrito escolar o agencia del gobierno federal que tenga en propiedad, opere, arriende o alquile vehículos afectados por el reglamento. El reglamento establece también los requisitos que debe cumplir cualquier transportista de California u otro estado, agente establecido en California o cualquier residente de California que alquile o despache vehículos sujetos al reglamento. Además, los vendedores de California de vehículos sujetos al reglamento tendrían que revelar la potencial aplicabilidad del reglamento a los compradores de los vehículos.

¿Qué industrias y tipo de flotillas estarían sujetas al reglamento?

Se verían afectados aproximadamente 170,000 empresas de casi todos los sectores industriales de California, y casi un millón de vehículos que operan en las carreteras de California anualmente. Los siguientes son algunos de los sectores industriales habituales que operan vehículos sujetos al reglamento: Vehículos de transporte alquilados, de construcción, fabricación, comercio al por menor y mayoristas, arrendamiento y alquiler de vehículos, líneas de autobuses y agricultura.

¿Qué exige el reglamento?

El reglamento exige a las flotillas que instalen dispositivos modernizados de escape que retengan los contaminantes antes de su expulsión al aire, y aceleren el reemplazo de vehículos por otros con motores más limpios. El reglamento no exige que se reemplace ningún vehículo hasta el 2013, y nunca exige que se reemplacen todos los vehículos de una flotilla en un solo año.

En general, el reglamento exige a los propietarios que reduzcan las emisiones de sus flotillas modernizando sus vehículos existentes siguiendo una de las tres opciones de cumplimiento. La

primera opción sería instalar dispositivos modernizados para partículas sólidas y reemplazar los vehículos (o motores) siguiendo un plan recomendado basado en el año del modelo del motor existente. La segunda opción sería modernizar un número mínimo de motores al año con un dispositivo de escape de PM de alto nivel y reemplazar una cantidad mínima de motores más viejos por motores más nuevos que cumplan con las normas de motores nuevos del 2010. Por último, la tercera opción sería cumplir con el promedio de flotilla. Con esta opción, el operador de una flotilla podría emplear factores de emisión de PM y NOx establecidos por el reglamento para calcular el promedio de emisiones de la flotilla. A continuación, para la fecha de cumplimiento aplicable cada año, el propietario tendría que demostrar que las emisiones promedio de PM y NOx de la flotilla no superan los objetivos de valor promedio establecidos por el reglamento.

¿Existe alguna disposición especial para vehículos de poco uso?

Sí, los vehículos de poco uso (que operan en California menos de 1,000 millas y menos de 100 horas al año) quedan exentos de los requisitos de limpieza de vehículos impuestos por el reglamento. Dependiendo de la clasificación por peso del vehículo, los que operen menos de 7,500 millas (superior a una clasificación de peso bruto —GVWR— de 33,000 libras) o 5,000 millas (inferior a una GVWR de 33,000 libras) al año no estarían sujetos a ningún requisito de reemplazo de motor o vehículo hasta el 1° de enero del 2021, pero sí tendrían que tener un dispositivo de control para las partículas sólidas.

¿Qué otras disposiciones especiales impone el reglamento?

El reglamento cuenta también con una serie de disposiciones o retrasos para vehículos de poco uso, vehículos agrícolas, autobuses, determinados vehículos especiales y vehículos que operan en áreas más limpias del estado. Sin embargo, para el 1° de enero del 2023, a más tardar, todos los motores cumplirían con las nuevas normas de emisiones del 2010.

¿Qué ocurre si la modernización de un vehículo a diesel no está disponible o no puede realizarse en un vehículo concreto?

Si un vehículo no se puede equipar de forma segura con la modernización verificada del dispositivo de escape de PM del más alto nivel, el propietario de la flotilla puede solicitar la extensión de un año para cumplir con la fecha límite para las partículas sólidas. El propietario tendría que suministrar la documentación que avale su situación.

¿Cuándo entra en vigor el reglamento?

Para la mayoría de las flotillas, los primeros requisitos de rendimiento para las partículas sólidas no entrarían en vigor hasta el 1° de enero del 2011, seguidos por los requisitos de reemplazo del motor para reducir las emisiones de NOx, a partir del 1° de enero del 2013. Para las flotillas con tres o menos vehículos afectados, no entraría en vigor ninguno de los requisitos de rendimiento hasta el 1° de enero del 2014. El reglamento está organizado en etapas de tal forma que para el 1° de enero del 2023, a más tardar, todos los vehículos tendrán que tener un motor del modelo del año 2010 o equivalente.

¿Cuáles son los requisitos para los autobuses escolares?

A los autobuses escolares se les requiere cumplir con los requisitos propuestos sobre las partículas sólidas y quedarían sujetos a varias disposiciones especiales y horarios diseñados específicamente para los autobuses escolares. Los autobuses escolares fabricados antes del 1° de abril del 1977 tendrán que ser retirados del servicio a más tardar el 1° de enero del 2012; salvo esto, no es obligatorio reemplazarlos. Todos los demás autobuses pueden cumplir con una de las tres opciones de cumplimiento propuestas para reducir las emisiones de partículas sólidas.

¿Cuáles son los beneficios calculados del reglamento?

Se calcula que con el reglamento se producirá una reducción considerable de emisiones de partículas diesel y NOx, lo que tendría un sustancial efecto positivo en la calidad del aire en todo California. Se calcula que las emisiones de partículas sólidas se reduzcan en unas 13 toneladas diarias en el 2014 y 3.5 toneladas diarias en el 2023. En cuanto a las emisiones de NOx, la reducción proyectada es de unas 124 toneladas diarias en el 2014 y 98 toneladas diarias en el 2023,

respectivamente. Estas reducciones son esenciales para el cumplimiento de las normas federales de aire limpio. El reglamento reduciría también las emisiones de partículas diesel al máximo nivel posible de los vehículos a diesel en la carretera y fuera de la carreta. El personal calcula que para el año 2025 se habrían evitado con la puesta en marcha del reglamento unas 9,400 muertes prematuras en todo el estado, y se ahorrarían de \$48 a \$69 miles de millones en problemas de salud relacionados con la contaminación.

¿Cuáles son los costos calculados para los consumidores derivados del reglamento?

Se espera que el impacto económico del reglamento no sea considerable. Aunque se espera que la mayor parte de las flotillas carguen estos costos a sus clientes, el impacto sobre éstos se espera que sea insignificante, siendo de unos pocos centavos más por un par de zapatos, menos un aumento de la centésima parte de un centavo por libra de productos agrícolas o un aumento de entre \$3 y \$10 por un automóvil nuevo.

¿Hay fondos de incentivos disponibles?

Sí, los fondos de incentivos están disponibles en muchas áreas del estado. Para obtener más información, consulte la hoja de datos relativa a los fondos de incentivos.

¿En dónde puedo encontrar más información sobre el reglamento?

Las hojas de datos, herramientas de cumplimiento y documentos reglamentarios están disponibles en www.arb.ca.gov/dieseltruck o llamando a la línea gratuita sobre diesel del ARB al (866) 6DIESEL (634-3735).

Para obtener este documento en un formato alternativo o otro lenguaje, por favor contacta al telefónico de asistencia de ARB al (800) 242-4450 or at helpline@arb.ca.gov. TTY/TDD/Usuarios que hablan pueden marcar el 711 para el Servicio de Retransmisión de Mensajes de California.